VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

**PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

■ **Komisji Skarbu Państwa**
**(nr 121)**
z dnia 9 października 2014 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Skarbu Państwa (nr 121)

9 października 2014 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

**– informację na temat sytuacji portów morskich i podmiotów zależnych.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Monika Niemiec-Butryn** wicedyrektor Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju ze współpracownikami, **Lech Oniszczenko** i **Marek Maj** doradcy w Najwyższej Izbie Kontroli, **Tadeusz Winiarz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Janusz Jarosiński** prezes zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, **Krzysztof Sadowski** wiceprezes zarządu ds. Infrastruktury i Nadzoru Majątkowego Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wraz ze współpracownikiem, **Marek Pietruszewski** wiceprezes zarządu ds. Finansowych Morskiego Portu Gdańsk SA, **Jacek Klimczak** przewodniczący Rady Interesantów Morskiego Portu Gdańsk SA, **Jarosław Szczepański** przewodniczący Rady Interesantów Morskiego Portu Gdynia SA, **Piotr Ratkowski** członek Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Wiesław Kozioł** i **Iwona Kubaszewska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Serdecznie witam panie posłanki, panów posłów, zaproszonych gości z panem ministrem skarbu państwa Rafałem Baniakiem. Serdecznie witam przedstawicieli zarządów portów morskich, witam też przedstawicieli Rad Interesantów. Ponieważ pojawiła się inicjatywa, aby Rady Interesantów również wzięły udział w tym posiedzeniu, więc zaprosiłem ich przedstawicieli.

W porządku dziennym mamy rozpatrzenie informacji na temat portów morskich i podmiotów zależnych. Realizacja tego punktu wynika z planu pracy przyjętego przez Komisję. Czy są uwagi do porządku obrad? Nie słyszę uwag, w związku z tym stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek obrad. Zanim oddam głos panu ministrowi i poproszę o przedstawienie stosownych danych, chciałem poinformować, że Klub Twój Ruch postanowił dokonać zmiany swego przedstawiciela w prezydium naszej Komisji. Nowym zastępcą przewodniczącego, zgłoszonym przez Twój Ruch, będzie pan poseł Najder. Na następnym posiedzeniu w punkcie „zmiany w składzie prezydium Komisji" dokonamy wyboru nowego zastępcy przewodniczącego. To jest suwerenna decyzja Klubu Twój Ruch. To tyle, na temat tego, w jakiej formie Komisja będzie pracowała i na temat składu personalnego prezydium. Teraz proszę pana ministra Rafała Baniaka o przedstawienie stosownej informacji.

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:**

Dziękuję. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to po moim krótkim wprowadzeniu poprosiłbym pana prezesa Jarosińskiego z portu w Gdyni, pana prezesa Sadowskiego z portu Szczecin i Świnoujście i pana prezesa Pietruszewskiego z portu w Gdańsku, aby nieco szczegółowiej przedstawili aktualną sytuację w spółkach. Tytułem wprowadzenia powiem, że Wysoka Komisja regularnie jest informowana na temat sytuacji w portach, nie tylko dlatego, jak sądzę, że pan przewodniczący i pani przewodnicząca żywo interesują się tą problematyką. Wiem, że są to spółki, które często z perspektywy Warszawy może nie robią aż takiego wrażenia, jak inne spółki, ale – i myślę, że państwo posłowie są tego w pełni świadomi – są specyficzne i bardzo ważne.

Spółki zarządzające Portami Morskimi w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu w aktualnej konstrukcji prawnej, czyli z większościowym udziałem Skarbu Państwa, funkcjonują stabilnie. To jest pierwsza informacja. Co istotniejsze, prężnie się rozwijają, ze względu na podjęte przez nie procesy inwestycyjne. Warto to podkreślać, bo to powinien być powód do zadowolenia dla nas wszystkich,

Jako nowe informacje chciałbym podać, że w roku bieżącym z inicjatywy Ministerstwa Skarbu Państwa Walne Zgromadzenia Spółek Zarządzających Portami Morskimi przyjęły strategie rozwoju do roku 2027, które po pierwsze, charakteryzują się spójnością polityki rozwoju portów morskich. Porty te, mimo, że w jakiejś mierze prowadzą działalność konkurencyjną, są jakby też zorientowane na to, co się dzieje u sąsiada, bo chodzi o kompleksowe wykorzystanie potencjału wybrzeża Bałtyku. Te strategie prezentują zamierzenia Spółek Zarządzających Portami Morskimi w długiej perspektywie czasowej. Oznacza to, że wyszliśmy poza okres programowania europejskiego, z punktu widzenia UE wkroczyliśmy w kolejną perspektywę finansową. W tych strategiach chcieliśmy w takim horyzoncie czasowym wyznaczyć kierunki rozwoju poszczególnych portów.

To, co mamy dziś, czyli dynamiczny rozwój portów, przynosi efekt w postaci poprawy dobrobytu mieszkańców nadmorskich regionów. Patrząc na ten fakt z poziomu lokalnego, widzimy, że to jest ważne. Jednakże oddziałuje to również na cały kraj. Istotny jest też wzrost znaczenia polskich portów i terminali przeładunkowych, jako ważnych europejskich ośrodków w międzynarodowej wymianie handlowej.

Atutem jest też, przede wszystkim, położenie w międzynarodowych korytarzach transportowych północ-południe, doświadczenie w obsłudze handlu międzynarodowego, ale też – i to jest największy dorobek – wieloletnie kontakty handlowe, połączone z elastycznością działania portów, pozwalające zapewnić szeroką ofertę usługową. Wszystkie nasze trzy porty, o których dziś rozmawiamy, wykazują tendencję wzrostową, jeśli chodzi o przeładunek. Dla przykładu: w roku 2013 wielkość przeładunków wykonanych w Porcie Gdynia wyniosła blisko 17 mln ton i była wyższa o 11,7% w stosunku do roku 2012. Podobnie, jeżeli chodzi o Port Gdańsk. Tu należy podkreślić, że rok 2013 był rekordowy pod względem liczby obsłużonego wolumenu. Udało się przekroczyć liczbę 30 mln ton i był to ponad 12% wzrost względem roku 2012. Przeładunki w Porcie Szczecin-Świnoujście w roku 2013 wyniosły 22 mln ton i były wyższe w porównaniu z rokiem 2012 o około 7%. Warto podkreślić, że są to największe przeładunki w Szczecinie-Świnoujściu od roku 1980.

Trzeba mieć na względzie, że wraz z rozwojem przewozów transportem morskim następuje rozwój handlu zagranicznego, wzrasta otwartość naszego kraju na świat, a nie tylko na Europę, następuje związany z tym rozwój gospodarczy. Wśród inwestycji realizowanych w portach są również inwestycje w infrastrukturę dostępu do portów na szczeblu regionalnym i krajowym, co jest niezbędne dla dalszego rozwoju portów.

Kończąc chciałbym uzupełnić moją wypowiedź o jeszcze jeden element, na który Komisja zwracała uwagę. Otóż Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła w okresie maj -sierpień br. dość szczegółową kontrolę dotyczącą gospodarki finansowej i inwestycyjnej Portów Morskich. Jeżeli chodzi o działania Ministerstwa Skarbu Państwa w zakresie nadzoru, to NIK wydała opinię pozytywną, co naszym zdaniem, potwierdza skuteczność, a przede wszystkim prawidłowość, działań resortu Skarbu Państwa. To tyle, tytułem wprowadzenia. Jeśli jest zgoda, panie przewodniczący, to na początek poprosiłbym o wypowiedź pana prezesa Jarosińskiego na temat Portu Gdynia. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Jest zgoda. Bardzo proszę, panie prezesie.

**Prezes zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, można powiedzieć, że ostatnie lata dla Portu Gdynia, to są złote lata. Jak powiedział pan minister, ubiegły rok przyniósł przeładunki najlepsze w historii, o 11% wzroście. Warto dodać, że po 8 miesiącach tego roku, przeładunki są o ponad 10% wyższe niż w tym rekordowym roku ubiegłym. To pokazuje kierunek, w którym Port Gdynia się rozwija. To, co nas cieszy niezmiernie, to fakt iż w oparciu o strategię rozwoju naszego portu wdrożyliśmy największy od czasu powsta-

nia bazy kontenerowej program inwestycyjny, który jest bardzo konsekwentnie realizowany. W latach 2014–2016 planujemy wydać na inwestycje przeszło 600 mln zł. Mówię tu o pieniądzach, które będzie wydawał zarząd Morskiego Portu Gdynia. W tym roku jest to kwota 200 mln zł. O tym, jak przebiega realizacja świadczy to, że po 8 miesiącach nasze wydatki inwestycyjne przekroczyły 140 mln zł. To, co cieszy, to fakt, iż udało nam się zrealizować proces prywatyzacji spółek. Ostatnią spółką, która została sprywatyzowana, z tych, w których 100% udziałów posiadał zarząd Morskiego Portu Gdynia, był Bałtycki Terminal Drobnicowy. Transakcja po przetargu publicznym została zakończona 1 lipca br. W tej chwili jest to spółka prywatna. To, co oczywiście bardzo nas cieszy, to fakt, że Port Gdyński garściami korzysta z pieniędzy unijnych. Do końca ubiegłego roku w oparciu o budżet 2007-2013 udało nam się podpisać 7 projektów inwestycyjnych. Te projekty, albo już zostały zakończone, albo są kończone, ewentualnie są w trakcie realizacji. Do tej pory finansowanie unijne wyniosło około 100 mln zł, a przeszło 150 mln zł, to kwota, które jeszcze wpłynie do zarządu Morskiego Portu Gdynia.

Powiedziałem o bardzo ambitnym programie inwestycyjnym. Jeżeli chodzi o środki, to nie ma tu żadnego niebezpieczeństwa, że ten program nie będzie zrealizowany. W stosunku do tego, co planujemy, środki finansowe są zabezpieczone. Nie aplikujemy do budżetu państwa, nie ma takiej potrzeby, żeby państwo inwestowało. W oparciu o środki własne i o fundusze unijne w pełni jesteśmy w stanie zrealizować program inwestycyjny w takim zakresie, o jakim tu powiedziałem.

Kwoty, o których mówię, to środki, które wydatkuje zarząd Morskiego Portu Gdynia. Niezwykle istotne jest to, co wydarzyło się w ostatnim okresie. Mam na myśli proces prywatyzacyjny. W ten sposób pozyskaliśmy inwestorów z Dalekiego Wschodu – to był Terminal Kontenerowy. Stany Zjednoczone, Holandia – to był Terminal Zbożowy, Francja – Terminal Masowy, Bałtycki Terminal Drobnicowy – kapitał polski. Wszystkie te sprywatyzowane terminale, by poprawić konkurencyjność inwestują również dziesiątki milionów złotych. Znakomicie układa się współgranie naszych planów rozwojowych, które są elementem strategii ministerstwa, z tym, co robią poszczególne spółki i terminale. Tylko dzięki temu jesteśmy w stanie skutecznie wpisywać się w program rozwojowy. To, co nas także bardzo cieszy, to fakt, iż zdecydowanie rośnie eksport polskiego zboża. Gdynia miała i ma takie ambicje, by wśród portów polskich odgrywać rolę dominującą. To, co najbardziej mnie cieszy, to fakt, że do końca tego roku oddamy dwie duże bazy magazynowe, które ewidentnie poprawią jakość obsługi polskiego zboża. Niewątpliwie wpisujemy się tu w program polskiego eksportu. Mam nadzieję, że Gdynia będzie numerem jeden, jeśli chodzi o tę grupę towarową.

To, co zostało także zrobione, co jest ważne i czym się szczycimy, to poprawa dostępu drogowego. Tu Port Gdynia nie odbiega w żadnym razie od portów europejskich. Do każdej części portu dochodzą drogi o standardzie europejskim, czyli dwie nitki dwupasmowe. To oczywiście sprawia, że łatwiej jest nam pozyskać kontrahentów i partnerów biznesowych. Jak powiedziałem, konsekwentna realizacja programu inwestycyjnego zapewnia nam to, że w przyszłości konkurencyjność Portu Gdyńskiego będzie na poziomie jeszcze wyższym, niż dzisiaj. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Port Gdańsk reprezentuje dzisiaj pan wiceprezes Marek Pietruszewski. Bardzo proszę, panie prezesie.

**Wiceprezes zarządu ds. Finansowych Morskiego Portu Gdańsk SA Marek Pietruszewski:**

Dzień dobry państwu. Szanowna Komisjo, dla Gdańska rok 2014 również zapowiada się podobnie, jak u naszych sąsiadów, na poziomie lepszym niż w roku ubiegłym. Przeładunki za okres styczeń–lipiec, były o 8% wyższe od tego, co mieliśmy w rekordowym roku ubiegłym, gdy to po raz pierwszy w historii przekroczyliśmy 30 mln ton. Dane za sierpień i wrzesień również są znacząco powyżej zakładanego przez nas planu, więc wydaje się, że z dużym prawdopodobieństwem możemy mówić, iż w roku bieżącym przekroczymy 50 mln ton przeładunku.

Jeżeli chodzi o istotne wydarzenia, które miały miejsce w porcie w roku bieżącym i po tym, gdy już państwo otrzymali materiał, mogę powiedzieć, że jesteśmy na ostatniej

prostej, jeżeli chodzi o prywatyzację naszej spółki Port Gdański Eksploatacja. Od 30 września wpłynęły dwie oferty wiążące na zakup akcji. Jedna oferta jest od Konsorcjum PKP Cargo i Węglokoks, a druga od podmiotu z Malty, Mariner Capital Limited, który operuje na Malcie między innymi tymi terminalami przeładunkowymi. Obecnie te oferty są analizowane zarówno wewnętrznie, jak i przez naszego doradcę prywatyzacyjnego. Do 20 października Zarząd podejmie decyzję, co do wyboru oferenta, z którym będzie prowadził dalsze negocjacje. Oczekujemy zakończenia całego procesu na przełomie roku bieżącego i przyszłego.

Jeżeli chodzi o poziom inwestycji realizowanych w naszym porcie, to teraz rozpędzamy się z inwestycjami. Jeżeli liczyć całość inwestycji, które są prowadzone w porcie, łącznie z podpisanymi umowami na wykonanie, na roboty w toku, to powinno to sporo przekroczyć 40 mln zł. W zasadzie powinniśmy w dużej mierze zrealizować plan zakładany na ten rok. Podpisaliśmy w tym roku pierwszy duży kontrakt na inwestycje z wykorzystaniem funduszy unijnych – to przebudowa Terminala Kontenerowego w Porcie Wewnętrznym. Wartość tego projektu przekroczy 40 mln zł. Chcemy podnieść możliwości tego terminala przeładunkowego do 100 tys. kontenerów. Będzie to terminal wspomagający duży Terminal Głębokowodny w zakresie ruchu mniejszych statków.

W dniu 6 września br. Terminal Kontenerowy DCT rozstrzygnął przetarg na zaprojektowanie i wykonanie II etapu Terminala Głębokowodnego. Wartość tego projektu, realizowanego ze środków naszego kontrahenta, to około 250 mln euro. Planowana przepustowość drugiego Terminala Kontenerowego, to około 3 mln TEU. Łącznie DCT I oraz DCT II będą miały zdolności na poziomie ponad 4 mln TEU. Jeżeli chodzi PERN, o bazę paliw, która budowana jest w Porcie, jest ona na półmetku realizacji.

Wracając do Portu Gdańsk chcę podkreślić, że nasz plan inwestycyjny, który jeszcze przeglądamy pod kątem budżetu na przyszły rok, zakłada horyzont czasowy mniej więcej zbieżny z aktualnym budżetem unijnym, czyli sięga poza rok 2016. Łączna wartość projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji wynosi około 650 mln zł, z czego mniej więcej połowa, to środki portu, a drugą połowę stanowią środki z funduszy europejskich. Myślę, że na chwilę obecną na tym zakończyłbym moją wypowiedź. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo panie prezesie. Porty Szczecin i Świnoujście reprezentuje pan wiceprezes Krzysztof Sadowski. Bardzo proszę, panie prezesie.

**Wiceprezes zarządu ds. Infrastruktury i Nadzoru Majątkowego Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Sadowski:**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, ja również chciałbym potwierdzić, że w Portach Szczecin i Świnoujściu występuje pozytywny trend, obserwowany u naszych kolegów w Trójmieście. Zacznę od przeładunków. Ich wielkość stale rośnie: od roku 2010, gdy były one na poziomie 19 mln ton, poprzez rok 2013, o czym wspomniał pan minister, gdy był to rekord 30 ostatnich lat – 22 mln 700 tys. ton, do roku bieżącego. W tym roku prawdopodobnie idziemy na rekord, ponieważ przeładunki za pierwsze 8 miesięcy są wyższe od ubiegłorocznych o 6% i spodziewamy się, że przekroczą one magiczną liczbę 23 mln ton. Wzrosty, o których mówię, dotyczą praktycznie każdej grupy ładunkowej i przekładają się bezpośrednio na wzrost przychodów. Za 8 miesięcy br. wygenerowaliśmy ponad 100 mln zł przychodów i uzyskaliśmy pozytywny wynik na działalności gospodarczej – 23 mln zł. Dlaczego o tym mówię? Ponieważ te wszystkie środki finansowe przeznaczamy na bardzo ambitne plany inwestycyjne.

Podążając śladem kolegów powiem tyle, że pakiet inwestycyjny, który obecnie kończymy, z poprzedniej perspektywy unijnej, na lata 2010–2015, to był budżet 500 mln zł. Z przyjemnością pragnę zakomunikować, że większość zaplanowanych zadań – konkretnie sześć, jest bardzo zaawansowana, a niektóre są ukończone. Niezależnie od tego mamy już rozplanowany kolejny pakiet inwestycji, dotyczący następnego okresu programowania. To sześć inwestycji. Portfel inwestycji, to 1 mld zł. Planujemy poprawę dostępu do portu w Szczecinie. Będą to projekty komplementarne do tego, co planuje Urząd Morski w związku z pogłębieniem toru wodnego. Chcemy przystosować nabrzeża do głębokości 12,5 m. Prócz tego chcemy zmodernizować infrastrukturę. Trendy, o któ-

rych mówię, wskazują wyraźnie, że z roku na trok następuje poprawa w każdym obszarze działalności naszego przedsiębiorstwa. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Szanowni państwo, przechodzimy do dyskusji. Nasze porty, jak widać z przedstawionych informacji, rozwijają się znakomicie. Będę proponował Wysokiej Komisji odbycie wyjazdowego posiedzenia, wizytacji, zapewne w maju przyszłego roku, w jednym z naszych portów, by pokazać te inwestycje, by Komisja miała kontakt z tym, co się tam dzieje. Warto to zobaczyć, bo naprawdę dzieje się dużo.

Rozpoczynając dyskusję chciałbym zapytać o kwestie, o których rozmawialismy na poprzednich posiedzenia, a które budziły niepokój Wysokiej Komisji. Mam na myśli spory podatkowe z samorządami. W tej materii wypowiedział się NSA. Ciekaw jestem, w jakim stopniu to porządkuje tę trudną sytuację, w której znajdowały się porty, w kontekście polityki prowadzonej przez samorządy. Przypominam przebieg dyskusji, która odbywała się na jednym z posiedzeń Komisji.

Chciałbym też zapytać o kwestie własnościowe, bo również niepokoiliśmy się dobiegającymi do nas z różnych stron informacjami, dotyczącymi pomysłów na komunalizację portów. Minister Skarbu Państwa jednoznacznie rozwiewał te wątpliwości. Chciałbym poprosić o to po raz kolejny. Z dużą satysfakcją odebrałem umieszczenie naszych portów na liście firm strategicznych, w których Skarb Państwa nie zamierza wyzbywać się akcji. Mam nadzieję, że to wyczerpuje zagadnienie, które w różny sposób wracało podczas obrad Wysokiej Komisji.

Chciałem też zapytać o to w kontekście strategii, o której mówił minister Baniak. Rozumiem, że porty przedstawiły swoje strategie. Rolą właściciela jest takie zarządzanie portami, by maksymalizować efekt działalności każdego z nich z osobna, natomiast nie sądzę, aby wiązały się z tym pomysły na jakąś konsolidację. Jednak na wszelki wypadek wolę o to zapytać. Bardzo proszę o kolejne wypowiedzi. Pani przewodnicząca Zaremba, proszę.

**Poseł Renata Zaremba (PO):**

Dziękuję bardzo. Ja również przyłączam się do tych gratulacji dla zarządów portów za osiągane wyniki i za to, że te inwestycje w portach idą naprawdę świetnie. Panie ministrze, czy mamy odpowiedź odnośnie do użytkowania wieczystego w portach? Czy jest jakieś rozstrzygnięcie, decyzja NIK, która zdaje się przeprowadzała kontrolę w Portach Gdańsk i Gdynia, co do zasadności zastosowania stawki 0,3%? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Kolejnym mówcą będzie pan poseł Jach.

**Poseł Michał Jach (PiS) – spoza składu Komisji:**

Dziękuję panie przewodniczący. Sukcesy wszystkich portów bardzo cieszą, świadczy to o tym, że gospodarka polska ma, można powiedzieć, praktycznie nieograniczone możliwości, w tym również mają je porty morskie. Na to powinna być zwrócona uwaga rządu.

Jedno pytanie zadała już pani przewodnicząca Zaremba. W moim przekonaniu, to skandaliczne, że rozwiązanie sprawy tak banalnej, jaką jest znacząca różnica w opłatach za użytkowanie wieczyste w różnych portach, trwa tyle czasu. Od roku i 3 miesięcy w Sejmie nie można przepchnąć, rozstrzygnąć, ani w jedną, ani w drugą stronę, złożonego przez nas projektu ustawy.

Chciałbym zabrać głos w sprawie Portu Morskiego Szczecin-Świnoujście. Widać, że potencjał jest bardzo duży, możliwości przeładunkowe, jak pan prezes mówi, są. Ten port powinien rozwijać się bardzo intensywnie. W informacji zawartej na końcu dostarczonego nam materiału czytamy, że dostęp do obu portów Szczecin i Świnoujście od strony morza wreszcie do końca tej perspektywy finansowej będzie prawdopodobnie rozwiązany dobrze. Cieszy też, że w pespektywie jest również pogłębienie do 17 m toru podejściowego do Świnoujścia. To znaczy, że zarząd myśli o rozwoju. Natomiast dostęp od strony lądu nadal jest problemem, który w pespektywie 2020 r. w żaden sposób nie zostanie rozwiązany, czyli nie będzie drogi S-3 na całym odcinku, nie będzie mostu wyso-

kowodnego na drodze kolejowej E-59 nad Regalicą, nie będzie Odry żeglownej nawet klasy III i, jak widać, nie będzie zmodernizowana tzw. Nadodrzanka, czyli CE-59. Jest to smutne. Chciałbym zapytać pana prezesa, czy w takiej sytuacji, czyli niewielkiej zmiany w zakresie infrastruktury lądowej, port będzie w stanie obsłużyć potencjalne wszystkie statki, wpływające po pogłębieniu toru do zakładanej głębokości 12,5 m? Jeżeli okaże się, że dostęp od strony morza i możliwości przeładunkowe będą o wiele większe niż możliwość dostępu, czyli odbiór i dostarczanie towarów od strony lądu, to będzie to jakaś aberracja, sytuacja nie do przyjęcia. Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Bardzo dziękuję. Pan poseł Smoliński ma głos. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Kazimierz Smoliński (PiS) – spoza składu Komisji:**

Dziękuję panie przewodniczący. Z podsumowania, które przedstawił pan minister Baniak wynika, że słabym punktem naszych portów jest oddalenie od oceanicznych szlaków żeglugowych – na co, oczywiście, nie mamy wpływu – ale także niewystarczająca liczba połączeń transportowych, w tym kolejowych, drogowych i wodnych, lądowych z głównymi ośrodkami gospodarczymi Polski i Europy.

Kontynuując to, co powiedział mój przedmówca na temat Świnoujścia i Szczecina, miałbym pytanie odnośnie do Gdańska i Gdyni. Zapewne znany jest Wysokiej Komisji i państwu gościom raport Urzędu Transportu Kolejowego oraz Zespołu Doradców Gospodarczych „TOR", mówiący o zagrożeniach, jeśli chodzi o dostępność drogą kolejową Portów Gdańsk i Gdynia. Z informacji przedstawionej przez pana ministra wynika, że częściowo ta sprawa ma ulec poprawie, jeśli chodzi o Gdańsk. Ma nastąpić poprawia w zakresie trasy kolejowej 226 relacji Gdańsk, Port Północny – Pruszcz. Natomiast na odcinku Pruszcz–Tczew, jak wynika z raportu, występują ograniczenia.

Jeśli zaś chodzi o Gdynię, mam pytanie związane z Trasą Kwiatkowskiego, z trasą na Kościerzynę, gdzie obecnie ma być uruchomiona PKM, czyli Pomorska Kolej Metropolitalna. Z dużą częstotliwością będzie ona wkraczać na jednotorową trasę kolejową. Częstotliwość pociągów pasażerskich – co 15 minut. Jak, w takim razie, panowie z zarządu Portu widzą możliwość transportu kolejowego tą trasą? Chodzi mi też o ograniczenia związane z budową centrum handlowego Gdańsk-Radunia, gdzie też wystąpią ograniczenia, jeśli chodzi o transport towarów niebezpiecznych.

Mam pytanie do pana ministra: w jaki sposób rząd zamierza poprawić sytuację w zakresie dostępności drogowej, kolejowej i wodnej śródlądowej? Jeżeli chodzi o Wisłę, to na żadnym odcinku nie jest ona żeglowna. Jeśli zaś chodzi o Odrę, to wiem, że jest to stan daleki od oczekiwań, jednak w porównaniu z sytuacją na Wiśle, to i tak jest dużo lepiej. Z raportu Urzędu Transportu Kolejowego ewidentnie wynika, że są wąskie gardła, jeśli chodzi o dostępność kolejową do Portów Gdańsk i Gdynia.

Mam jeszcze jedno pytanie, związane z wejściem w życie tzw. dyrektywy siarkowej. Obecnie w Komisji Infrastruktury została powołana podkomisja, w której posiedzeniach będę uczestniczył. Z dyrektywą tą związane jest ewidentne zagrożenie dla transportu morskiego. Przewiduje się wzrost kosztów transportu nawet o 60% – zależnie od długości trasy, związany z przejściem na używanie paliwa bezsiarkowego. Od 1 stycznia 2015 r. ma być dziesięciokrotnie zmniejszona zawartość w nim siarki. Z tym są związane ogromne inwestycje. Jak panowie z portów, ale przede wszystkim pan minister, postrzegacie ewentualne zagrożenia dla dalszego rozwoju naszych portów w sytuacji, gdy dyrektywa będzie obowiązywała na Morzu Bałtyckim i Północnym, a nie będzie dotyczyła pozostałego obszaru Europy, Oceanu Atlantyckiego i Morza Śródziemnego? Już się mówi, że może nastąpić przeniesienie części transportu w tamte obszary. Szczególne zagrożenie niesie to dla naszych portów, które mają być w korytarzu TEN -T Północ-Południe. Może się okazać, że na południe Europy będzie łatwiej i taniej dotrzeć z portów Morza Śródziemnego, a nie z naszych. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Proszę, kto z państwa chciałby zabrać głos? Pan poseł Zubowski – bardzo proszę.

**Poseł Wojciech Zubowski (PiS):**

Dziękuję. Panie przewodniczący mam przygotowanych kilkanaście pytań. Czy mam je zgłosić wszystkie od razu?

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Od razu, damy radę, panie pośle, proszę bardzo.

**Poseł Wojciech Zubowski (PiS):**

To się okaże, czy państwo dadzą radę i zaraz powiem, dlaczego – między innymi będę cytował pana, panie przewodniczący.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Spróbujemy w takim razie, proszę bardzo.

**Poseł Wojciech Zubowski (PiS):**

Szanowni państwo, pan Paweł Adamowicz, prezydent Gdańska, jest przedstawicielem gminy – udziałowca Portu Gdańsk, która posiada 2,27% udziału, więc powinny go interesować wyniki finansowe Portu Gdańsk. Jednocześnie nakazuje on ściąganie podatków, które zgodnie ze słowami pana przewodniczącego Aziewicza z posiedzenia Komisji z 5 lutego ubiegłego roku „zagrażają rozwojowi portu".

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Pytałem o to dzisiaj, panie pośle, pan poseł spóźnił się. Ale można o tym powiedzieć jeszcze raz, proszę bardzo.

**Poseł Wojciech Zubowski (PiS):**

Jak pan wie, panie przewodniczący, zawsze zatrzymują posłów ważne obowiązki poselskie. I tak było w tym przypadku. Skoro jednak pan o tym mówił, to nie będę o to pytał.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Doceniam to. Proszę kontynuować.

**Poseł Wojciech Zubowski (PiS):**

Jaki jest stan zaawansowania projektów z dofinansowaniem UE, realizowanych przez porty? Czy istnie ryzyko utraty środków przez port w Gdańsku? Ten problem także był poruszany przez pana przewodniczącego na posiedzeniu Komisji 5 lutego ubiegłego roku. Czy w przypadku jakiegokolwiek innego portu istnieje ryzyko utraty unijnych środków?

Zgodnie z danymi, które otrzymali członkowie Komisji Skarbu Państwa, zawartymi na stronie 7, tabela 2.1, przeładunek węgla i koksu zwiększył się w Porcie Gdańsk w latach 2010 – 2013 o 44,2%, a w Gdyni – o 39%. Jaki jest udział eksportu i importu węgla w przeładunku oraz we wzroście przeładunku w tym segmencie?

Tabela 3.1 na stronie 9: jest to informacja na temat sytuacji portów morskich i podmiotów zależnych. Są tu dane o stracie na działalności operacyjnej Portu Gdańsk w 2011 r. w wysokości 2 mld 627 mln zł, ale zysk odnotowany był we wszystkich pozostałych latach. Pytanie: z czego wynikała strata na działalności operacyjnej w roku 2011?

Strona 16 i 17: Tu możemy przeczytać, że „za bezsporne uważa się zaplecze w sposób trwały korzystające z danego portu. Istotną częścią takiego zaplecza są przemysł i handel, zlokalizowane w bliskości terminali przeładunkowych. W granicach portu znajdują się niewykorzystane tereny gminne Skarbu Państwa oraz w użytkowaniu wieczystym ZMPG SA. Powodzenie rozwoju strefy przemysłowo – usługowej zależeć będzie w dużym stopniu od współpracy z gminą Gdańsk. Zagrożeniem jest obecnie nieprzygotowanie tych terenów do inwestycji". Moje pytanie: dlaczego tereny należące do gminy i Skarbu Państwa są nieprzygotowane do inwestycji? Czy Port Gdańsk zgłaszał swoje potrzeby i postulaty gminie Gdańsk oraz Skarbowi Państwa?

Kolejne pytanie: w materiale dotyczącym sytuacji portów morskich na stronie 22, w tabeli 3.1 – Sytuacja finansowa Portu Gdynia, znajduje się informacja o spadku zysku netto z 94,954 mln zł w 2011 r., poprzez 56, 452 mln zł w 2012 r. i 47 mln w 2013 r., przy jednoczesnym wzroście zobowiązań krótkoterminowych. Wzrost zobowiązań krótkoterminowych portów w Szczecinie i w Świnoujściu wskazany jest w tabeli 3.1 na stronie 34. W latach 2010–2013 wyniósł 260%, a zobowiązań i rezerw na zobowiązania osiągnął

179%. Z czego wynikały zmiany i czy znaczący wzrost zobowiązań krótkoterminowych był planowany, niezależnie od niskiego wskaźnika ogólnego zadłużenia?

Panie przewodniczący, może zrobimy przerwę, poprosiłbym o odpowiedź na te pytania, bo ich jest całkiem sporo, a dopiero potem przedstawiłbym kolejne? A może nie ma takiej potrzeby? Nie trzeba.

Jak oceniane są przez Ministerstwo Skarbu Państwa i władze portów postępy w budowaniu infrastruktury drogowej i kolejowej, pozwalającej na rozwój intermodalności transportu, a przez to zwiększenie atrakcyjności polskich portów morskich? Jakie główne bariery w tym zakresie dostrzegają Ministerstwo Skarbu Państwa i władze portów? Tutaj chodzi o poruszane wcześniej kwestie takie, jak budowa trasy S-3 do Lubawki, a nie tylko do skrzyżowania z autostradą A-2, o modernizację linii kolejowych E- 59, czy CE-59. Czy Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju uwzględnia postulaty władz Portów Morskich oraz Ministerstwa Skarbu Państwa? Jakie skutki dla działań portów może mieć zaniechanie wspomnianych projektów? Czy zostały sporządzone analizy, symulacje potencjalnych strat?

Kolejne pytanie do Ministerstwa Skarbu Państwa – jak ocenia zaniechanie realizacji Programu Odra, powodujące zahamowanie modernizacji odrzańskiego systemu wodnego? Kluczowym elementem dla pełnego wykorzystania potencjału Odry jest podniesienie parametrów technicznych na całym obszarze Odry do klasy III żeglugowej, a następnie do klasy IV. Jak Ministerstwo Skarbu Państwa ocenia możliwość realizacji tych zadań? Czy analogiczny, jak program Odra, planowany jest w ogóle program dla Wisły, a jeśli nie jest obecnie przygotowywany, to czy zdaniem Ministerstwa Skarbu Państwa nie należałoby rozpocząć prac nad takim programem?

Czy zostały podjęte działania na rzecz umożliwienia żeglugi kontenerowej na trasie Szczecin–Berlin, z osiągnięciem parametrów drogi wodnej klasy VB wraz z podniesieniem mostów do wysokości 5,25 m – jak zostało to zapisane w materiale przedłożonym Komisji? I to na razie wszystko, panie przewodniczący.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo, panie pośle. Bardzo proszę, czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Posłowie nie zgłaszają się, zaproszeni goście też nie. W takim razie, proszę pana ministra i osoby towarzyszące o udzielenie odpowiedzi.

**Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:**

Dziękuję bardzo, dziękuję za pytania, również za to pytanie ostatnie, szczegółowe. Pan poseł pozwoli, że do części z nich się odniosę, a o odpowiedź na pozostałe poproszę przedstawicieli spółek oraz panią dyrektor Butryn z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Gdyby pan poseł był łaskaw podzielić się ze mną kartką, którą ma przed sobą, to udzielilibyśmy odpowiedzi na piśmie. Nie mówię tego cynicznie, po prostu chciałbym móc odnieść się precyzyjnie do pytań szczegółowych. Już widzę bowiem, że moja odpowiedź będzie wymagała zasięgnięcia opinii również innych resortów. Tak więc, jeśli jest taka możliwość dosłania w tej czy w innej formie tych pytań, chętnie na nie odpowiem.

**Poseł Wojciech Zubowski (PiS):**

Panie ministrze, jeżeli nie padną odpowiedzi na te pytania, to przedstawię je w formie interpelacji poselskiej.

**Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:**

Dobrze, tak się umówmy, dziękuję bardzo. Zacznę od odpowiedzi na kilka pytań bardziej horyzontalnych. Nasze stanowisko, co do pomysłu na komunalizację portów: wydaje mi się, że podczas dotychczasowych spotkań poświęconych sytuacji portów w moich wypowiedziach byłem dość jednoznaczny, ale chętnie powtórzę i niech to wybrzmi dokładnie – Minister Skarbu Państwa ocenia jako bezzasadne wszelkie postulaty w sprawie przekształceń własnościowych zarządów Portów Morskich, w tym, jeżeli chodzi o komunalizację. Co więcej, otwieranie dyskusji tego typu uważamy za niepotrzebne i za coś, co może powodować jakąś destabilizację w normalnym funkcjonowaniu spółek. Dowodem na takie stanowisko jest to, o czym wspomniał pan przewodniczący, że te podmioty zostały uznane za podmioty o charakterze strategicznym a więc w założeniu –

ponadregionalnym. Nie ma żadnego podmiotu regionalnego, komunalnego, który byłby na takiej liście, więc z całym szacunkiem do Pomorza, jako regionu, ale te spółki mają znaczenie przynajmniej krajowe, jeżeli nie regionalne w ujęciu europejskim.

Jeżeli chodzi o kwestię podatku od nieruchomości, to też sprawa wydaje się jednoznaczna. W mojej wypowiedzi być może nie dostrzegam do końca interesu samorządu, ale uznajemy, że przyjęta przez władze Gdańska, Gdyni i Świnoujścia interpretacja przepisów podatkowych obciąża spółki w wymiarze wielomilionowym, hamując tym samym ich rozwój, więc co do zasady jesteśmy przeciwni takiemu podejściu.

Co do kwestii opłat z tytułu użytkowania wieczystego, to w lipcu ubiegłego roku dokonaliśmy zmiany rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie określenia rodzajów nieruchomości uznawanych za niezbędne na cele obronności, poprzez dodanie odpowiednich punktów tak, żeby objąć tym samym część majątku będącego w zarządzie Portów Morskich.

Jeżeli chodzi o kwestię podatku – zapytała o to pani przewodnicząca Zaremba – to orzeczeniem z br. Najwyższy Sąd Administracyjny stwierdził w sprawie, o którą pyta pani przewodnicząca, że „okoliczność oddawania budowli oraz zajętych pod nie gruntów przez podmiot zarządzający portem na podstawie umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o płatne korzystanie z infrastruktury portowej, nie prowadzi do utraty przez ten podmiot zarządzający zwolnienia od podatku od nieruchomości budowli, infrastruktury portowej oraz zajętych pod nie gruntów”. NSA podkreślił w swoim orzeczeniu, że „jest to wyrok, który wiąże w sprawie, w której został wydany”. Natomiast wobec braku odmiennych ocen w tym zakresie – dotychczas nie został wydany inny wyrok NSA w tym samym stanie faktycznym – bazujemy na tym tegorocznym orzeczeniu NSA.

Jeżeli chodzi o kwestie zagrożeń w aspekcie wykorzystania środków europejskich, to chwilę przedtem była o tym mowa we wprowadzeniu wygłoszonym przez prezesów, więc tylko powtórzę, że nie identyfikujemy takiego ryzyka. Te wszystkie sprawy, w których używamy środków publicznych, w tym europejskich, wymagają bieżącego monitoringu. Dziś nie jestem w stanie wskazać takiego ryzyka i wierzę, że i później nie będę mógł wskazać takiego ryzyka, które byłoby realne i mogłoby się zmaterializować. Jeżeli jednak takie ryzyko wystąpi, to będziemy, mam nadzieję, skutecznie mu przeciwdziałać.

Jeśli jest zgoda, poprosiłbym panią dyrektor Butryn, aby wypowiedziała się na temat infrastruktury dostępowej i dostępności portów do lądu. Bardzo proszę.

**Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Monika Niemiec-Butryn:**

Dziękuję serdecznie. Państwo przewodniczący, panie i panowie posłowie, bardzo dziękujemy za te pytania i za państwa zainteresowanie portami morskimi, bo dzięki temu widzimy, że z roku na rok, z perspektywy na perspektywę, na porty morskie może być przeznaczone więcej pieniędzy. Jest to bardzo ważne, bo pamiętam pierwszą perspektywę, na lata 2004-2006, gdy na infrastrukturę portową mieliśmy dofinansowanie w kwocie 108 mln euro, a teraz mamy szanse, gdyż projekty są już złożone, na ponad 11 mld zł. Jeżeli uda się to faktycznie, bo jeszcze negocjacje z UE się nie zakończyły i nie wiemy, jaki będzie poziom dofinansowania na projekty portowe, będzie to naprawdę bardzo dobra sytuacja.

Jeżeli chodzi o przyszłą perspektywę finansową, to w skrócie mogę państwu powiedzieć, że w dokumencie implementacyjnym, który został przyjęty przez Radę Ministrów 24 września br., znajduje się 50 projektów, obejmujących inwestycje w zakresie infrastruktury portowej oraz infrastrukturę dostępu do portów od strony morza i od strony lądu.

Mamy 34 projekty. Infrastruktura portowa ogółem, to 18 projektów na łączną kwotę ponad 2,5 mld zł. Infrastruktura dostępu do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej od strony morza – 6 projektów na kwotę 3 mld 300 mln zł. Jeżeli chodzi o infrastrukturę dostępu drogowego do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, mamy 5 projektów na kwotę ponad 1 mld 600 mln zł, a infrastruktura dostępu kolejowego do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – bo na tych się skupiamy, to 5 projektów na łączną kwotę ponad 2,5 mld zł.

Odnosząc się do kwestii wskazanego przez pana posła Smolińskiego alternatywnego połączenia z Gdynią – linie 201, 203, chciałabym poinformować, że na liście projektów kolejowych było ono dość nisko usytuowane, my je wzięliśmy na nasza listę morską i jest ono na 16,17 pozycji. Jest więc bardzo duża szansa na realizację.

Jeżeli chodzi o Trasę Kwiatkowskiego, to ona też jest na dość wysokiej, 18 pozycji. Przewidziana jest dalsza modernizacja tej trasy.

Jeżeli chodzi o projekty w Szczecinie, to w sierpniu został ogłoszony przetarg dotyczący S-3, na odcinku między Szczecinem a Koszalinem. Jeżeli zaś chodzi o docinek S-3 Świnoujście-Szczecin, to w tej perspektywie finansowej są małe szanse na realizację, przynajmniej tak to wynika z listy, na której ta inwestycja znajduje się na pozycji 21. Niemniej jednak w nowym programie drogowym bierze się również pod uwagę możliwość realizacji poszczególnych obwodnic w ciągu tej drogi ekspresowej. Poza tym mogą się pojawić oszczędności i jeżeli projekt jest na liście w dokumencie implementacyjnym, to zawsze jest szansa na jego realizację.

Jeżeli chodzi o dostęp kolejowy, to projekty też są realizowane, czyli trasa CE-59, dostęp kolejowy do wszystkich portów, też jest planowany w ramach tej perspektywy finansowej.

Jeżeli chodzi o żeglugę śródlądową, to w dokumencie implementacyjnym mamy 25 projektów. Jeden dotyczy rozszerzenia, rozbudowania systemu RIS, a 24 projekty Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej dotyczą przede wszystkim Odry. One mają wyższą pozycję. Jeżeli uda się je zrealizować, to Odra będzie żeglowna do III klasy. Mamy też na liście projekty wiślane i jeżeli wystarczy na nie pieniędzy i zostaną zrealizowane, to nastąpi poprawa przynajmniej na odcinku między Gdańskiem a Włocławkiem. Dziękuję serdecznie.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo pani dyrektor. Były pytania do konkretnych spółek, do zarządu Portu Gdynia. Pan prezes Jarosiński, bardzo proszę.

**Prezes zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:**

Kontynuując to, co powiedział pan poseł Smoliński, chciałbym zauważyć, że patrząc na port, nigdy nie postrzegamy go punktowo, ale jako na element całego systemu transportowego. Oczywiście organizm portowy będzie sprawny wtedy, gdy będzie dostęp i od strony wody i od strony lądu. Trzeba powiedzieć, że w ostatnim okresie wydarzyło się niezwykle dużo. Skończyliśmy pogłębianie portu do 13,5 m w newralgicznych częściach. To pierwszy element. Drugi, który mamy zaplanowany na II część perspektywy 2014-2020, to pogłębienie portu do 15,5 m.

Jeżeli chodzi o dostęp drogowy i kolejowy, to trzeba powiedzieć, że ostatnio wydarzyło się tu bardzo dużo pozytywnych zdarzeń. Zakończyła się modernizacja E-65, czyli drogi, która wychodzi z Gdyni w kierunku Tczewa, co umożliwi nam zwiększenie przepustowości. Jednak za chwilę ruszy Pendolino i Pomorska Kolej Metropolitalna na odcinku między Wrzeszczem a Gdańskiem. I to jest z naszego punktu widzenia ten odcinek newralgiczny, gdzie będzie największe obciążenie, jeżeli chodzi o przewozy. Przewozy pasażerskie mają swój priorytet. Co do tego nie ma wątpliwości. Natomiast uważamy, że jest szansa, by w najbliższych latach transport kolejowy mógł się nadal rozwijać, sprawnie obsługując Port Gdynia. Podam przykład bardzo krytycznego momentu, kiedy remontowane były tory między Gdańskiem a Gdynią. Wówczas bardzo obawialiśmy się, czy nie nastąpi blokada Portu Gdynia. Chylę czoła przed PKP, bo była w stanie sobie z tym poradzić i nie odczuliśmy tego, jeżeli chodzi o obsługę. Krótkookresowo, jak sądzę, uda nam się odpowiednio ułożyć rozkłady jazdy. Jeśli chodzi o transport intermodalny, to jest z nim tak, jak z pociągami pasażerskimi – musi wyruszyć o określonej godzinie, żeby dotrzeć o wyznaczonej porze do destynacji. Natomiast w długim okresie absolutnie niezbędne jest, by trasa 201, Gdynia – Nowa Wieś, Kościerzyna-Nowa Wieś była zelektryfikowana i dwutorowa, aby można było odciążyć drogę podstawową. Jak powiedziała pani dyrektor, przesunęliśmy się z tym projektem w sposób zdecydowany do góry na liście inwestycji i wierzę w to, że do 2020 r. ta trasa będzie gotowa i w związku z tym nie będzie żadnych problemów, jeśli chodzi obsługę Portu Gdynia.

Niezwykle ważny jest dla nas transport intermodalny. Gdy popatrzymy na to, co wydarzyło się w porcie w ostatnich latach, widzimy, że mniej więcej 5 lat temu udział transportu kolejowego w obsłudze Bałtyckiego Terminala Kontenerowego, czyli spółki, którą sprywatyzowaliśmy jako pierwszą, gdzie inwestorem został ICTSI, był na poziomie 11-13%. W zeszłym roku, to było prawie 40%, bo 38%. To pokazuje, jak niezwykłą wagę przykładamy i my i terminal do tego, by wzrastał udział transportu kolejowego. To, co jest niezwykle istotne, to fakt, iż w sierpniu br. podpisaliśmy umowę na budowę Terminala Intermodalnego na kwotę 73 mln zł, która będzie wydatkowana przy 50% wsparciu unijnym. Wykonawcą jest ENERGOPOL Szczecin. W przyszłym roku inwestycja będzie zakończona.

Pan poseł zapytał o udział węgla w eksporcie i imporcie. Jesteśmy tu marginesem. Po 7 miesiącach, to było 1 mln 200 tys. ton, przy tendencji spadkowej, jeżeli chodzi o tę grupę towarową. Muszę przyznać, że nas to szczególnie nie martwi. Część terenów wcześniej przeznaczonych na węgiel, zagospodarowaliśmy teraz na budowę magazynu zbożowo – paszowego o pojemności 60 tys. ton, który jest buforem między miastem a portem. Chodziło o to, żeby te funkcje w jakiś sposób można było ułożyć. Dla nas najważniejszy w tej grupie węgiel – koks, jest koks w eksporcie. Dosyć skutecznie go tu obsługujemy. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Były pytania do zarządu Portu Gdańsk. Bardzo proszę, panie prezesie.

**Wiceprezes zarządu ds. Finansowych Morskiego Portu Gdańsk SA Marek Pietruszewski:**

Zanotowałem pytania dotyczące Gdańska. Jeśli chodzi o kwestię związaną z podatkami, sytuacja jest taka, że jest wyrok NSA z roku ubiegłego, dotyczący sprawy kluczowej, czy wydzierżawienie przez podmiot zarządzający Portem Morskim infrastruktury portowej nadal spełnia ustawowe wymogi do zwolnienia podatkowego, czy wydzierżawiona infrastruktura nadal podlega temu zwolnieniu? NSA uznał, że tak i 3 września br. Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Gdańsku uchyliło decyzję Prezydenta Miasta Gdynia, nakładającą na Gdynię podatek za wydzierżawioną infrastrukturę portową. Wobec tego widać, że na poziomie SKO jest całkowite poparcie dla linii przyjętej przez NSA, a więc, że wydzierżawienie infrastruktury portowej nadal umożliwia zwolnienie z podatku od nieruchomości.

Jeżeli chodzi o Gdańsk, to jedna sprawa, za rok 2008 jest w trakcie rozpatrywania. Podatek został ściągnięty w grudniu ubiegłego roku. Teraz jest przed SKO, nie znamy jeszcze terminu rozprawy. Biorąc pod uwagę, że to samo kolegium orzekło w sprawie Gdyni tak, jak orzekło, należy się spodziewać, że również decyzja Prezydenta Miasta Gdańsk może zostać uchylona. Toczy się w tej chwili postępowanie podatkowe za lata 2009-2011, prowadzone przez Urząd Miasta Gdańsk i termin zakończenia postępowania został po raz kolejny przedłużony, tym razem do końca października.

Jeśli chodzi o bezpośredni dostęp do Portu Gdańsk od strony lądu, to do dostępności drogowej nie mamy zastrzeżeń, bo autostrada A1 jest już gotowa do Strykowa na całej długości. Trwają prace na części południowej. Gotowa jest obwodnica południowa Gdańska, która przez łącznik ma bezpośredni dostęp do Portu Północnego. Tunel pod Martwą Wisłą jest w zasadzie ukończony. Tunel ten umożliwi też połączenie wschodniej części Portu Wewnętrznego z obwodnicą południową i autostradą. Odbiór tunelu przewidziany jest na maj przyszłego roku. Jeśli więc chodzi o dostępność drogową do Gdańska, to sytuacja w ostatnich latach znacząco się poprawiła i w tej chwili wydaje się, że jest to wszystko, co mogliśmy osiągnąć i że jest to w zupełności wystarczające.

Jeśli chodzi o dostęp kolejowy, to jest kwestia budowy mostu przez Wisłę i drogi 226, ale tam sprawy się ruszyły, PKP dostała pozwolenie na budowę i o ile dobrze pamiętam, to odbywa się przetarg, więc i dostępność kolejowa nam się poprawi.

Dwa najważniejsze projekty unijne, które zaplanowaliśmy, to pogłębienie toru wodnego w Porcie Wewnętrznym do obsługi statku tzw. charakterystycznego, o ładowności do 100 tys. DWT. Ten projekt jest w fazie przygotowawczej. Drugi projekt, to modernizacja infrastruktury kolejowej i drogowej w samym porcie. Wniosek dotyczący tego

projektu najprawdopodobniej będziemy zmieniać i rozszerzać o infrastrukturę drogową związaną z Pomorskim Centrum Logistycznym.

Było pytanie dotyczące węgla. Mogę podać, jak wygląda statystyka za 9 miesięcy tego roku. Przeładowano za ten okres 2 mln 800 tys. ton węgla, z czego w relacji importowej – 1 mln 300 tys. ton, w relacji eksportowej – 1mln 500 tys. ton. Dane za cały rok 2013, to 4mln 600 tys. ton węgla, z czego 1mln 200 tys. ton – w relacji importowej i 3 mln 400 tys. ton – w relacji eksportowej.

Padło pytanie dotyczące straty w roku 2011. To było związane z zakończeniem procesu przejęcia nieruchomości po nieudanej inwestycji EUROPORTU. Zgodnie z wyrokiem sądu te nieruchomości przeszły na własność zarządu portu, natomiast zgodnie z przepisami księgowymi należało dokonać odpisu od tych nieruchomości. To jest właśnie strata operacyjna. Proszę zwrócić uwagę, że na działalności podstawowej był zysk, a ta operacja miała charakter tylko i wyłącznie księgowy i nie miała wpływu na pozycję pieniężną portu. To chyba tyle moich odpowiedzi na pytania, które zanotowałem. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję. Pan prezes Jarosiński chciał uzupełnić wypowiedź, bo były pytania pana posła Zubowskiego dotyczące Gdyni, bardzo proszę.

**Prezes zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:**

Przepraszam, zapomniałem, a pan poseł zapytał o wyniki finansowe. Jeśli patrzymy przez pryzmat Gdyni, to w zasadzie można powiedzieć, że sytuacja jest bardzo stabilna, z jednym wyjątkiem. Długo analizowaliśmy procesy prywatyzacyjne, ale wydaje nam się, że osiągnęliśmy bardzo dobre wyniki zarówno finansowe z prywatyzacji, jak też gdy chodzi o pozyskanie inwestorów. Przy tej ogólnie stabilnej sytuacji wynik finansowy skakał wtedy, gdy realizowaliśmy procesy prywatyzacyjne, gdy sprzedawaliśmy spółki. Przypominam, że sprzedawaliśmy spółki, sprzedawaliśmy udziały, ale nie sprzedawaliśmy gruntów, czy nieruchomości, które równolegle były przez te spółki dzierżawione. Te skoki wyników finansowych były związane z prywatyzacją podmiotów zależnych. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję panie prezesie. Pan prezes Sadowski chce zabrać głos? Były pytania do pana prezesa? Były. Proszę.

**Wiceprezes zarządu ds. Infrastruktury i Nadzoru Majątkowego Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Sadowski:**

Przede wszystkim chciałbym w pierwszej kolejności ustosunkować się do wypowiedzi pana posła Jacha. Wprawdzie pani dyrektor Niemiec-Butryn już po części na to pytanie odpowiedziała, ale chciałbym powiedzieć, że zgadzam się z tezą, że dostęp do portu od strony wody jest teraz dobrze zaplanowany. Potrzebne jest dobre skomunikowanie z zapleczem, żeby towary do portu dowieźć, bądź z niego wywieźć. Natomiast nie podzielam pesymizmu pana posła w zakresie dostępu do portu od strony lądu. Chciałbym podać parę konkretnych szczegółów.

Jeśli chodzi o tę kwestię, to wszystkim chciałbym powiedzieć, że po pierwsze, w tym roku zarząd zakończył modernizację układu drogowego w obu portach. Zmodernizowaliśmy ponad 9 km dróg, które w sposób znaczący usprawniają komunikację w porcie, to jest wydatek ponad 55 mln zł.

Kolejna sprawa – podpisaliśmy porozumienia z gminą Szczecin i z gminą Świnoujście w zakresie poprawy dostępu do obu portów. Przypomnę, że w Szczecinie pierwszy etap poprawy dostępu do portu przez Miasto Szczecin został zrealizowany. Teraz planowany jest drugi etap, jak również planowany jest dostęp do portu w Świnoujściu. Oba te projekty znajdują się w dokumencie implementacyjnym i będą realizowane.

Następna rzecz, to budowa drogi S-3. Obserwujemy, że ta budowa postępuje i do końca nowej perspektywy zostanie zakończona. To ma bardzo istotne znaczenie dla obu portów, a bardzo widocznie odbija się to w statystykach Terminala Promowego w Świnoujściu, który jest największym polskim oknem na Skandynawię. Z tego terminala codziennie odchodzi 10 połączeń do Szwecji. Obroty, które notujemy, to ponad 6 mln ton. Muszę

powiedzieć, że gdy są oddawane kolejne odcinki drogi ekspresowej S-3, to w statystykach widzimy od razu skokowy wzrost wolumenu. Jeśli chodzi o odcinek, który w tej chwili jest w rezerwie w dokumencie implementacyjnym, to jest odcinek Miętowa–Świnoujście. Podejmujemy konkretne działania, żeby przekonać nasze ministerstwo, by rozpocząć prace studyjne i prace związane z przygotowaniem dokumentów środowiskowych i projektów. Doświadczenia obecnej perspektywy wskazują bowiem, że bardzo wiele projektów, które wchodzą do realizacji po postępowaniach przetargowych, notuje spore oszczędności. Wierzymy, że takie oszczędności będą również w tej perspektywie i będą mogły być skonsumowane na dokończenie drogi S-3.

Jeśli chodzi o układ kolejowy, to tu też wiele się dzieje. Zarząd zakończył właśnie modernizację układu torowego, również ze środków unijnych – wydaliśmy ponad 80 mln zł. Zmodernizowaliśmy 35 km torów, ponad 140 rozjazdów kolejowych. Podpisaliśmy konkretne porozumienia ze spółką PKP PLK na poprawę dostępu do portów w Szczecinie i w Świnoujściu na łączną kwotę ponad 300 mln zł, więc w niedługim czasie ten dostęp będzie poprawiony. Realizowana jest rewitalizacja trasy Nadodrzanki. W dokumencie implementacyjnym zapisana jest także modernizacja trasy E-59 i CE-59. To też zostało dzisiaj wyraźnie powiedziane, że transport kolejowy ma dla portów bardzo duże znaczenie. To znaczenie rośnie, rośnie też znaczenie transportu intermodalnego. W tej sprawie też podjęliśmy konkretne działania. Port w Świnoujściu, konkretnie Terminal Promowy, jest jedynym terminalem w Polsce, z którego można odprawiać wagony na promach do Skandynawii. Przygotowujemy projekt Terminala Intermodalnego za 120 mln zł. Do końca br. będzie złożona pierwsza aplikacja do funduszu CES na pozyskanie dofinansowania tak, by ten projekt zrealizować. Myślę, że z tym dostępem od strony lądu nie jest tak źle. Z każdym miesiącem jest znacząca poprawa, co ma odzwierciedlenie w wynikach.

Odpowiadając na kolejne pytanie – o stan zaawansowania inwestycji, informuję, że zarząd portu w tym olbrzymim programie inwestycyjnym na 500 mln zł realizuje w sumie sześć inwestycji. Modernizacja układu drogowego, o której mówiłem – 55 mln zł – zakończona, została zrealizowana w terminie. Modernizacja układu kolejowego, o wartości ponad 80 mln zł – zakończona, zrealizowana w terminie. Budowa nabrzeża LNG dofinansowana ze środków unijnych –część infrastrukturalna zakończona w 2012 r., w bieżącym roku skończyliśmy dozbrajać nabrzeże w inteligentny system cumowania – praca zakończona w 100%. Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części półwyspu Ewa, przebudowa Nabrzeża Zbożowego, budowa Nabrzeża Niemieckiego – termin realizacji czerwiec 2015, zaawansowanie rzeczowe 80%. Prawdopodobnie budowa zakończona zostanie z wyprzedzeniem. Budowa Stanowiska Promowego nr 1 na bazie promowej w Świnoujściu, termin zakończenia II kwartał 2015 r. zaawansowanie 80%. Też wierzymy, że w I kwartale, z wyprzedzeniem, zostanie zakończona. I ostatni projekt, który realizujemy, projekt rezerwowy, będący przykładem, że trzeba przygotowywać aplikacje na półkę, które będą czekały na pojawienie się oszczędności – budowa miejsc parkingowych w obu portach. Budujemy ponad 9 ha miejsc. Jest to jakby projekt komplementarny do rozbudowy infrastruktury dostępowej do obu portów, z datą zakończenia – czerwiec 2015 r. Jest zaawansowany w 50%. Jeśli chodzi o inwestycje zarządu Portu Szczecin Świnoujście wszystko jest realizowane planowo, w budżetach i już dziś można powiedzieć, że większość tych inwestycji jest zakończona.

Było jeszcze pytanie dotyczące zadłużenia krótkoterminowych zobowiązań na 31 grudnia 2013 r. Nie mam przed sobą bilansu, ale w związku z tym, że jestem nie ekonomistą a inżynierem budownictwa i mam przed sobą plany inwestycyjne, to odpowiem panu posłowi w ten sposób, że ten trwający wielki program inwestycyjny powoduje, że co miesiąc do portu wpływają faktury. Tak też było w grudniu. Jest różnica czasowa pomiędzy zaksięgowaniem faktury a fizyczną wypłatą środków. Przeważnie, zgodnie z kontraktami, to okres 30 dni. Mogę więc powiedzieć, że na grudzień 2013 r. odzwierciedlenie w bilansie miały zobowiązania krótkoterminowe z wykonywanych umów budowlanych na kwotę 31 mln zł, które zostały wykonawcom wypłacone w styczniu 2014 r. Być może to jest ta statystyka, ten skok, jeśli chodzi o zobowiązania.

Rozumiem do czego to pytanie dążyło. Jeśli chodzi o stan finansów spółki, o płynność finansową i o jej zadłużenie, to mogę tylko powiedzieć, że wskaźnik płynności II stopnia wynosi 2,71 – jest to poziom bardzo bezpieczny. Płynność I stopnia – 1,81, wskaźnik zadłużenia aktywów, a więc zobowiązania do aktywów ogółem – 11,5%, a wskaźnik zadłużenia kapitałów własnych – 17,5%. Są to bardzo zdrowe fundamenty. Muszę się pochwalić również tym, że prowadzimy rozmowy z międzynarodowymi instytucjami finansowymi, dotyczące nowego okresu programowania i każdy z tych banków, widząc, w jakim stanie jest nasza gospodarka finansowa, chce z nami rozmawiać o współfinansowaniu tych projektów. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję, panie prezesie, miło to słyszeć. Odpowiedź wydaje się wyczerpująca, ale rozumiem, że pan poseł Jach ma jakieś pytanie, potem pan poseł Smoliński i pan poseł Zubowski. Proszę, panie pośle.

**Poseł Michał Jach (PiS) – spoza składu Komisji:**

Panie prezesie, moje pytanie było trochę inne. Nie pytałem o to, co robił zarząd, bo to, co się dzieje wewnątrz portu i na torach podejściowych, jeśli chodzi o infrastrukturę wodną, lądową, kolejową, to wiemy, jak wygląda. Wiem, że to idzie w dobrym kierunku. Moje pytanie, czy raczej stwierdzenie, dotyczyło dostępności do portu od strony lądu. Potwierdziła to pani dyrektor, mówiąc m.in. o dostępie do dróg takich, jak S-3, która nie będzie skończona. Proszę nie mówić tego, czego nie ma w oficjalnych dokumentach rządowych. To samo dotyczy drogi kolejowej. Wiemy, jakie kwoty są potrzebne, a jakie są przeznaczone. Nie będzie modernizacji Nadodrzanki, panie prezesie. Będzie zdecydowanie mniejszy zakres prac, niż jest potrzebny do uzyskania właściwej prędkości przelotowej pociągów na tej najważniejszej arterii, patrząc z punktu widzenia interesów Portu Szczecin.

Pan poseł Smoliński mówił o ekspertach, o opracowaniach eksperckich, w których wskazuje się na zastrzeżenia dotyczące dostępu do portów trójmiejskich od strony lądu. Jak z tym porównywać dostęp do lądu dla Portu Szczecin-Świnoujście, gdzie te inwestycje w ostatnich siedmiu latach w poprzedniej perspektywie finansowej były właściwie znikome, a w tej są nadal niezadowalające? Tylko tyle chciałem powiedzieć. I tu, panie prezesie, żadne wyliczanki nie pomogą, bo tu powinna być decyzja nie w porcie, nie w województwie, tylko na szczeblu Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, a tam, niestety, takich decyzji, oczekiwanych przez region zachodniopomorski, nadal nie ma. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Smoliński ma głos.

**Poseł Kazimierz Smoliński (PiS) – spoza składu Komisji:**

Uzupełniając stwierdzam, że nie otrzymałem żadnej informacji, jeżeli chodzi o dyrektywę siarkową. Rozumiem, że ona bezpośrednio nie dotyczy portów, jako takich, natomiast pośrednio – tak. Chciałbym zapytać, na ile porty są przygotowane, jeśli chodzi o z infrastrukturę związaną z dostawą nowych rodzajów paliw, które mają od 1 stycznia 2015 r. obowiązywać? Czy porty są do tego przystosowane?

I druga sprawa. Rozumiem, że pani dyrektor przedstawiła sytuację w ten sposób, że te projekty zostały podciągnięte, jeśli chodzi o kolejność na liście, ale rzecz nie w tym, by one były wyżej na listach, tylko by na pewno zostały zrealizowane. Myślę, że podzielacie państwo opinie – zastrzeżenia Urzędu Transportu Kolejowego; w końcu jest to organ państwowy, więc nie może bez echa pozostać jego ocena, jeżeli chodzi o wszystkie ministerstwa. Czy jest pewność, że te projekty zostaną zrealizowane? Nie może być tak, że po prostu mówi się, że projekt jest na 17 miejscu. On może być nawet i na 120, byle była pewność, że zostanie zrealizowany. I tu chciałbym mieć tę pewność, bo niewątpliwie zagrożenie istnieje.

Nawiązując do kwestii dyrektywy siarkowej trzeba powiedzieć, że niedługo zostanie wprowadzona dyrektywa azotowa, która spowoduje kolejne ograniczenia. Czy panowie w portach mają informacje od armatorów, że jest zagrożenie, jeśli chodzi o spadek przewozów związany z wejściem nowej dyrektywy? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo, panie pośle. Zgłaszał się pan poseł Zubowski. Czy pan poseł jest w stanie? Jest w stanie. Bardzo proszę.

**Poseł Wojciech Zubowski (PiS):**

Szanowni państwo, chodzi o jeszcze jedną kwestię. Była tu mowa o dyrektywie siarkowej i o tym, że została powołana podkomisja, czy specjalny zespół. Tylko przypomnę szanownej Komisji, że kwestie związane z dyrektywą siarkową i z zagrożeniami zgłaszaliśmy dwa lata temu, a także na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa, które odbyło się niedawno. Wówczas na nasze pytanie nie otrzymaliśmy odpowiedzi. Jak to było możliwe, że strona niemiecka była w stanie pomóc swoim jednostkom, a ze strony polskiej będzie z tym jakiś problem?

Chciałbym jeszcze zapytać o sprawy związane ze Świnoujściem, a konkretnie o gazociąg Nord Stream, mamy bowiem sprzeczne informacje medialne. Jaka jest głębokość, na której ten gazociąg jest ułożony? Czy nie występuje kolizja pomiędzy gazociągiem, a zanurzeniem statków, które mogą być przyjmowane przez port?

Szanowni państwo, zwrócę jeszcze tylko uwagę na odpowiedź na interpelację byłego ministra pana Aleksandra Grada, który pisał, że: „W interesie prawidłowego i niczym nieograniczonego rozwoju gospodarki polskiej podejmowane są działania, by rurociąg został zanurzony na głębokość przynajmniej 18,5 m lub 19 m tak, aby nad górną krawędzią rury pozostało 17 m wolnej wody. Rozwiązanie to umożliwi w przyszłości żeglugę do portu w Świnoujściu statków o większym niż obecnie zanurzeniu tj. do 15 m. Ograniczenie to wynika z maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia statków przepływających przez najgłębszą cieśninę duńską, tj. Wielki Bełt, czyli o głębokości 17 m. Dotychczas prowadzone działania doprowadziły do zmiany przebiegu rurociągu na obszarze północnego toru wodnego w ten sposób, że został on przesunięty o 2 km na północ od pierwotnie planowanej trasy. Działanie to umożliwia jego położenie w miejscu przecięcia się z północnym szlakiem żeglugowym na głębokości 17,5 m. Przyjęte rozwiązanie zapewnia swobodną żeglugę statków o zanurzeniu do 13,5 m, tym samym zaspokaja ono bieżące potrzeby żeglugi do polskich portów, niemniej jednak rozwiązanie to nie satysfakcjonuje strony polskiej, która nadal podejmowała będzie działania celem przesunięcia trasy przebiegu Rurociągu Północnego, albo jego ułożenie na większej głębokości”. To jest odpowiedź na interpelację z grudnia 2010 r. Jakie są, w takim razie, ostateczne wyniki działań polskiego rządu w tej sprawie? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan ze związków zawodowych się zgłasza. Bardzo proszę o przedstawienie się.

**Członek Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność” Piotr Ratkowski:**

Piotr Ratkowski, Krajowa Sekcja Portów Morskich NSZZ „Solidarność”. Na wstępie chciałbym podziękować Wysokiej Komisji za zaproszenie. Chciałbym w imieniu moich kolegów przedstawić parę problemów. Prosili mnie, żeby je zaprezentować na tym forum.

Aby nie przedłużać zbytnio wystąpienia, pozwolę sobie zacząć od spraw dotyczących Portu Gdańsk. Pierwszym problemem, który wśród załogi wywołuje pewien niepokój odnośnie do przyszłości, to prywatyzacja Spółki „Eksploatacja”. Chodzi tu o jeden z podmiotów, który został wybrany, mianowicie Mariner Capital Limited. Spotkanie, które się odbyło podczas *due diligence*, nic nam nie dało. Nadal nie wiemy, co to jest za firma. Wiemy, że jest firmą branżową, natomiast wielkość tych terminali budzi poważny niepokój o to, że w przypadku przejęcia naszej spółki, firma może nie zagwarantować nam przeładunków w j wysokości zapewniającej byt przedsiębiorstwu. Mówię to w kontekście dużych podwyżek dzierżaw, które zaczną nas obowiązywać.

Druga sprawa, to sytuacja spółek obsługujących infrastrukturę portową po przegranym przetargu. W miejsce tych spółek weszły silne, duże spółki, m.in. SAUR NEPTUN GDAŃSK SA, jeśli chodzi o infrastrukturę wodociągową. Jeśli chodzi o infrastrukturę energetyczną, to weszła tu firma z Warszawy. Te spółki, które przegrały, są teraz w rozpaczliwej sytuacji, staje się to dla nas bardzo dużym problemem.

Jeśli chodzi o Gdynię, wciąż nie jest rozwiązany problem regulacji płac oraz zmiany sposobu wynagradzania. Koledzy wskazują tu głównie na problem z wynagrodzeniem akordowym.

Jeśli chodzi o Szczecin, to wskazano tylko jeden problem dotyczący komercjalizacji. Ale, jak pan przewodniczący stwierdził, komercjalizacji portów nie będzie.

Podnoszono jeszcze problem z poprzedniego posiedzenia, dotyczący wysokości stawek dzierżawy, które powodują, że spółki szukają oszczędności, a to się z kolei przekłada na oszczędności na pracownikach, na trudności w negocjacjach wynagrodzeń.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo w portach, to chciałbym zasygnalizować dwie sprawy. Jedna dotyczy problemu, który wynika z zakończenia obowiązywania rozporządzenia w sprawie BHP w portach morskich. Minister Gospodarki to rozporządzenie zlikwidował, ono było z roku 1954, ale zawierało bardzo ważny przepis. Dotyczył czasu pracy dźwignicowego. Wedle tego rozporządzenia mógł on pracować 8 godzin. Po anulowaniu tego rozporządzenia dźwignicowy zatrudniony na podstawie umowy o pracę może pracować tak, jak przewiduje Kodeks pracy, czyli 12 godzin. Jednak dźwignicowego, zatrudnionego przez zleceniobiorcę, na podstawie umowy – zlecenia, nie dotyczą żadne regulacje, a więc może on pracować przez dowolny czas. To powoduje powstanie poważnego zagrożenia, tym bardziej, że tendencja w portach światowych jest taka, by dźwignicowy obsługiwał urządzenie maksymalnie przez cztery godziny, a potem był kierowany do innej pracy.

Druga sprawa dotyczy żurawi pokładowych na statkach. Ta sprawa ciągnie się od czterech lat. Nie ma organu, który wydawałby uprawnienia do obsługi urządzeń tego typu. Mamy opinię Państwowej Inspekcji Pracy opartą o przepisy unijne, mówiącą, że tę pracę może wykonywać osoba, która ukończyła 18 lat i została przeszkolona przez załogę statku. Bardzo często zdarza się tak, że nie mając tych uprawnień młodzi dźwignicowi nie mogą obsługiwać tego urządzenia. Jest ono obsługiwane przez załogę statku, co wedle oceny związku zawodowego jest niedopuszczalne.

Korzystając z okazji nawiążę do jeszcze jednej kwestii. Pan przewodniczący na początku posiedzenia wspomniał o zamiarze odbycia sesji wyjazdowej. W imieniu i z upoważnienia zarządu Krajowego Sekcji Portów Morskich chciałbym prosić o spotkanie również ze związkami zawodowymi wszystkich portów. Pozwoli to na przedstawienie sytuacji społecznej w portach, a nie tylko ekonomiczno-prawnej, która jest, jak słyszeliśmy, jeśli chodzi o stronę ekonomiczną, bardzo dobra. Jeśli chodzi o stronę prawną, to w kontekście kwestii podatkowych, jest ona trochę skomplikowana, ale wszystko idzie ku dobremu. Uważamy, że wysłuchanie przedstawicieli związków zawodowych, którzy przedstawią aspekt społeczny, sytuację pracowników zatrudnionych w tych spółkach, pozwoli dogłębnie poznać stan rzeczy w naszych portach. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. To był ostatni mówca. Jeśli chodzi o wizytację posłów, to ma ona trochę inny charakter, natomiast, jeżeli będzie potrzeba rozmowy o sytuacji społecznej w portach, to na kolejnych posiedzeniach zawsze jesteście państwo mile widziani. Chętnie wysłuchamy tego, co macie do powiedzenia.

Bardzo proszę pana ministra i panów prezesów o udzielenie odpowiedzi, bo w tym momencie zamykam dyskusję.

**Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:**

Poprosiłbym pana prezesa o potwierdzającą wypowiedź na temat tego, co jest najistotniejsze w tych pytaniach, czyli na temat toru podejściowego do Szczecina-Świnoujścia. Wedle mojej najlepszej wiedzy nie ma ryzyka zakłócenia funkcjonowania, czy w ogóle funkcjonalności zarówno portu, jaki i budowanego terminalu w Świnoujściu. Proszę pana prezesa o potwierdzenie tej opinii.

**Wiceprezes zarządu ds. Infrastruktury i Nadzoru Majątkowego Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Sadowski:**

Tak, chciałbym potwierdzić słowa pana ministra, jak również to, co zawierał cytat, który dziś przytoczono. Rura przy podejściu do Świnoujścia jest zagłębiona tak, że umożliwia wejście statkom o maksymalnym zanurzeniu 13,5 m. Obecnie parametry toru wodnego

do Portu Świnoujście są takie, że maksymalna jednostka wchodząca do portu ma 13,2 m zanurzenia. Nie ma więc dzisiaj żadnego zagrożenia, natomiast, jeśli mówimy o przyszłości, to trzeba byłoby najpierw pogłębić cały tor podejściowy. Podano tu dziś wartość – 17 m, głębokość cieśnin duńskich. Trzeba sobie uzmysłowić, że każdy tor ma kilka parametrów. Z torem związana jest jego geometria, czyli głębokość, długość i szerokość. Jeżeli mówimy o samym wejściu do Świnoujścia cieśniną Świny, to niekoniecznie może się okazać, że to pogłębienie do 17 m – abstrahując już od innych warunków – byłoby możliwe, bo być może to podejście, ta cieśnina jest za wąska. Obecnie w Świnoujściu przy tych parametrach zanurzenia -13,5 m, nie ma żadnego zagrożenia, że nie przepłynie gazowiec czy inny masowiec, lub kontenerowiec do Portu Świnoujście czy Szczecin.

**Poseł Wojciech Zubowski (PiS):**

Panie prezesie, ale na jakiej głębokości znajduje się rurociąg, bo wiemy już, jakie jest dopuszczalne zanurzenie statków, które mogą wpływać. Pytam o to, na jakiej głębokości jest ta rura?

**Wiceprezes zarządu ds. Infrastruktury i Nadzoru Majątkowego Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Sadowski:**

Panie pośle, to jest różnie, w zależności od odcinka, o którym dyskutujemy, bo różna jest budowa geologiczna obszaru, na którym ten rurociąg się znajduje. Nie potrafię dziś doprecyzować każdego odcinka. Na odcinku, który nas interesuje jest to bodajże 15,5 m. Potrzeba 2 m rezerwy, co daje nam maksymalne zanurzenie 13,5 m i to jest dziś wystarczające, by każdy statek wchodzący do Świnoujścia lub Szczecina mógł przepłynąć tą drogą. Dziękuję.

**Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:**

Krótka odpowiedź na pytanie strony społecznej, co do prywatyzacji spółki Port Gdańsk „Eksploatacja". Ten proces wynika z przepisów ustawy o portach, w której wyraźnie wskazuje się na wydzielenie działalności tzw. eksploatacyjnej. Zgodnie z przyjętym harmonogramem w dniu 30 września, czyli nie dalej, jak dwa tygodnie temu, wpłynęły wiążące oferty od dwóch podmiotów: konsorcjum Weglokoks PKP Cargo i od podmiotu z siedzibą na Malcie. Planujemy, żeby proces został zakończony na przełomie lat 2014/2015, po starannym dokonaniu wszystkich czynności po stronie spółki, ale też po stronie nadzoru – mówię tu między innymi o wiarygodności partnerów, którzy zgłosili się do procesu. To jest zgodne z zaleceniem NIK. Chcemy, żeby ten proces był możliwie transparentny. Tam, gdzie jest to potrzebne i możliwe – z uwzględnieniem głosów przedstawicieli strony społecznej. Z wyjątkiem akcji MPG, zarządcy Portu Morskiego Gdańsk, nie ma udziałów w innych spółkach, działających w sferze eksploatacji, które zgodnie z ustawą, którą przywołałem, powinny zostać sprywatyzowane. Dziękuję.

**Wiceprezes zarządu ds. Finansowych Morskiego Portu Gdańsk SA Marek Pietruszewski:**

Chciałbym jeszcze uzupełnić wypowiedź o kwestie związane z prywatyzacją i odnieść się zarówno do sprawy samego potencjalnego inwestora, jak i do umowy. Mariner Capital Limited jest spółką, która prowadzi terminale przeładunkowe w innych krajach. Nie jest to podmiot finansowy, tylko branżowy. W związku z tym należy oczekiwać, że jest to inwestycja długoterminowa. Konsorcjum PKP Cargo Węglokoks również jest inwestorem branżowym. Natomiast, co do samej umowy, która została podpisana z „Eksploatacją" w dniu 29 września: nowa umowa dzierżawy na okres 30 lat, obejmująca kluczowe tereny, które są przeznaczone do prywatyzacji, czyli basen górniczy, dworzec drzewny, Nabrzeże Wiślane i Terminal Kontenerowy GTK, zawiera w sobie minimalne wartości przeładunków, które musi realizować dzierżawca i to są wielkości przeładunków skalkulowane wspólnie z „Eksploatacją" na takim poziomie, by zapewnić spółce godziwe działanie i byt. Z drugiej strony zabezpieczamy interesy portów w zakresie przeładunku. Warunki tej umowy dzierżawy, zarówno w zakresie wysokości stawek dzierżawy, które ostatecznie zostały podpisane, jak również w zakresie wysokości przeładunków minimalnych, które są oczekiwane od Spółki PGE, były znane wszystkim podmiotom prowadzącym badanie spółki. W związku z tym, obie oferty wiążące, zarówno ze strony konsorcjum, jak i ze strony Mariner Capital Limited, uwzględniają tę umowę dzierżawy

i potencjalni inwestorzy składając swoje oferty doskonale wiedzą i zdają sobie sprawę z tego, jakie przeładunki musi zrealizować spółka „Eksploatacja”, wypełniając umowę dzierżawy. Oferty zostały złożone na bardzo satysfakcjonującym poziomie. W naszej ocenie potencjalni inwestorzy działali z pełną świadomością i wygląda na to, że optymistycznie oczekują realizacji tej umowy. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Uznaję, że wyczerpaliśmy porządek dzisiejszego spotkania. Serdecznie dziękuję panu ministrowi, gościom, wszystkim uczestnikom tej dyskusji i zapraszam na kolejne posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Za dwa tygodnie – budżet.